

De *Metrópolis* a *Blade Runner*: dos imágenes urbanas de futuro

Carlos Sambricio

La década de los ochenta ha supuesto un cambio en la forma de entender la ciudad, no por haberse formulado una imagen urbana alternativa, sino porque lo cotidiano –al plantear nuevos problemas– ha hecho saltar una concepción asumida durante décadas: frente a quienes entendieron la metrópolis desde la gestión, definiendo los instrumentos del planeamiento, la realidad plantea ahora unos problemas no contemplados en la estadística.

A principios de siglo, los pioneros del urbanismo moderno señalaban cómo uno de los problemas fundamentales de la ciudad industrial debía ser el resolver el acceso de las clases menos favorecidas a viviendas higiénicas y económicas, para lo que definieron dos formas bien distintas de concebir las actuaciones urbanas. La primera consideraba una planificación urbanística permisiva y prescriptiva, sistematizada de la escala mayor a la menor; la segunda concebía las actuaciones desde la programación de proyectos estratégicos, organizada selectivamente mediante intervenciones puntuales y estructurantes. Preocupados por el alto precio de suelo existente en el casco histórico y los terrenos del ensan-

che, aquellos arquitectos –al entender el urbanismo como una ciencia– criticaron las propuestas cuyo objetivo era solo dar «forma» a la ciudad.

Si se opusieron a la imagen de ciudad propuesta por los proyectos de ensanche, lo hicieron por tres razones: primero, porque creían que definir un perímetro abstracto mediante el trazado de una ronda suponía fijar un límite a un posible futuro crecimiento; en segundo lugar, criticaban que al adoptarse una trama indiferenciada se fijase un viario en el que se determinaba una jerarquía de los ejes; por último, se censuraba la división de la ciudad en zonas, fijando el uso y función de cada una. Se oponían a estos tres aspectos al considerar que los planes de ensanche basados en el diseño formal implicaban informar al capital sobre dónde invertir (dónde retener suelo), encareciéndolo en consecuencia y dificultando su ocupación. Y su crítica se demostró certera al comprobarse cómo los propietarios de suelo en la parte del ensanche inmediata al extrarradio, ambicionando los beneficios logrados por quienes poseían solares próximos al casco, lograron modificar las ordenanzas de altura, aumentando en consecuencia la densidad y configurando, en torno a la «ronda» de circunvalación, un «cinturón» de viviendas de alta densidad.

Ocupadas por «obreros de cuello blanco», durante mucho tiempo las citadas «rondas» quedaron aisladas del resto de la ciudad por cuanto que –por su alto precio– numerosos solares del ensanche quedaron durante décadas sin construir, ocupándose sólo en los años sesenta por una nueva burguesía. Terreno vedado para la construcción de viviendas económicas, la necesidad de encontrar espacio para los nuevos habitantes de la metrópolis –en los momentos de la gran emigración campocidad– llevó a la conquista desordenada del espacio situado más allá del límite de la ciudad (del extrarradio), entremezclándose, sin plan preciso, zonas ocupadas por usos industriales junto a colonias de viviendas obreras.

Y esta situación se ha mantenido desde los años veinte hasta hace bien poco.

Ha sido en los últimos años cuando la reacción ante tal situación se ha precipitado, a consecuencia más de un planteamiento neoliberal que de ninguna teorización sobre la ciudad: tras el crecimiento anárquico y especulativo provocado por la más que permisiva actitud mantenida en los sesenta (cuando el promotor inmobiliario construía donde tenía terrenos, sin preocuparse por integrar el nuevo barrio en la estructura urbana), hoy, en el interior del viejo recinto urbano, aparecen grandes superficies de terreno ocupadas por instalaciones industriales obsoletas –cuando no claramente inactivas– intocables a causa de una calificación de uso fijada en los comienzos del siglo y que no se corresponde ni con la realidad actual ni con las necesidades previstas para un futuro próximo.

Espacios destinados a equipamientos (estaciones de ferrocarril, almacenes portuarios, grandes fábricas o servicios que, en los comienzos de los ochenta, se valoraron desde una erudita arqueología industrial) se descubren ahora –desde la política neoliberal de privatizaciones– como inesperadas reservas de suelo sobre las cuales es posible actuar mediante una simple recalificación, optándose por «recuperar» un suelo «infrautilizado» que se dedicará bien a viviendas de una nueva burguesía, bien a dotaciones y equipamientos de servicio. Si hace unos años la política de rehabilitación y conservación de los edificios históricos buscó la posible reutilización de éstos, ahora lo que se descubre es que los terrenos inmediatos a cada uno de estos «contenedores» es en sí mismo un espacio privilegiado dado, sobre todo, que en pleno centro urbano no abundan las grandes superficies disponibles. Y la polémica esbozada en París sobre la «conveniencia» de dismantelar la parisina Universidad de Jussieu –en pleno Barrio Latino–, al haber sido en su día construida con el muy cancerígeno amianto, ha sido apoyada y defendida, lógicamente, por la pa-

tronal de los inmobiliarios franceses, conscientes de las posibilidades especulativas que supone redescubrir, en un centro de París más que densificado, una gran extensión de terreno donde actuar.

Si hace poco más de cien años se producía un quiebro importante en la historia urbana, al ceder el Estado al privado la capacidad de producir suelo –de entender que éste podía ser mercancía capaz de ponerse en el mercado– hoy la situación es bien distinta. Aquella cesión fue el voluntario abandono de un privilegio incuestionable mantenido a lo largo de la historia (sólo el poder estaba capacitado para diseñar la nueva ciudad, calificando sus espacios y definiendo sus usos), y cualquier utopía arquitectónica no fue sino un intento de cuestionar y trastocar aquellas relaciones.

En el momento en que la burguesía decimonónica asumió la capacidad de programar suelo, de lotizar y gestionar el mismo, de crear infraestructuras desde sus intereses inmediatos o de fijar la clasificación por usos fue cuando se configuró la ciudad liberal, cuando apareció la ciudad celebrada como ejemplo de lo efímero o, lo que es lo mismo, de lo moderno. Si la ciudad histórica se construía con vocación de pervivir («una ciudad se construye una vez, y para miles de años», señalaba en 1817 Pedro Manuel de Urgartemendía, al defender su propuesta de reconstrucción de San Sebastián), la ciudad moderna, por el contrario, se edificaba consciente de su carácter efímero, y tanto da que el paseante fuese Baudelaire, Fontaine, Benjamin, Kracauer o Hessel, porque la memoria de cada uno es el recuerdo de lo efímero, de paseos por ciertas partes de ciudad en diversos momentos, independientemente de que lo que se rememorase fueran los bulevares de París, el berlinés Tiergarten o su inmediato barrio judío.

La ciudad liberal se concibió desde una evidente ruptura epistemológica en su construcción y gestión, siendo rechazada por quienes reclamaban nostálgicamente una tradición perdida: de Herder a Gobineau, de

Donoso Cortés a Torras i Bages, el paso de la ciudad a la metrópolis fue repudiado por quienes entendían que el crecimiento implicaba la pérdida de lo tradicional en aras de lo efímero. Y ante la imposibilidad de detener el proceso, la opción de muchos fue abandonar la ciudad industrial, marchar al mundo rural y redescubrir los valores de una tradición que, se insistía, corría el riesgo de perderse.

Abandonar la ciudad y ocupar su espacio circundante fue el objetivo tanto de quienes optaron por la opción antiurbana como de quienes buscaban suelo barato, formulando unos y otros propuestas de ciudades satélites. Desde referencias culturales bien distintas se trazaron dos modelos diferentes de nuevos núcleos, se valoraron dos maneras diferentes de tratar el espacio urbano, de entender el espacio colectivo, de proyectar la arquitectura, de razonar sobre lo que debía ser la originalidad (la singularidad) de una propuesta basada en la tradición y lo que debía ser la definición de una norma que permitiese una primera estandarización de los elementos constructivos, de diseñar la vivienda... En cualquier caso, y por vez primera, frente al debate sobre la forma de la ciudad se formuló la cuestión de cómo actuar más allá del citado límite, cómo definir la relación entre este nuevo espacio y la metrópolis, establecer la política de transportes y comunicaciones y, sobre todo, cómo llevar los criterios de zonificación definidos en el centro de la ciudad a un espacio circundante.

Desde los primeros momentos del siglo la reflexión urbana se centró en el territorio; la idea del plan regional se formuló con intención de llevar a una escala superior los criterios de zonificación establecidos para la ciudad: conscientes de la necesidad de distanciar los posibles núcleos «rurales» de quienes optaron por la opción suburbana tanto de los poblados obreros como de las zonas industriales, se ordenó el territorio circundante supeditándolo y jerarquizándolo a las necesidades de la metrópolis. Basada la nueva propuesta urbana en un

crecimiento concéntrico, ni la ocupación fue total ni se hizo tampoco de «dentro a fuera», sino que, a menudo, hubo desarrollo en las dos direcciones.

Hoy la situación es bien distinta, debido a que la ordenación del espacio próximo a la gran ciudad ha dejado de valorarse exclusivamente desde los intereses de la metrópolis, y, en segundo lugar, a que el centro histórico (la almendra central desde donde se desarrollaba la ciudad y a la que recientemente se aplicó una política de rehabilitación y restauración de edificios históricos) se encuentra terciarizado y degradado: abandonado por sus antiguos ocupantes, está ocupado por una nueva emigración (sin techo ni esperanza de lograr trabajo), donde mendicidad, prostitución o trapicheo conviven de modo, si no permitido, sí, por lo menos, asumido.

El espacio próximo a la gran ciudad ha dejado de valorarse exclusivamente desde los intereses de la metrópolis: efectivamente, si en los años veinte el entorno de la gran ciudad se concibió desde la idea de un sistema ganglionar de núcleos periféricos (cuya actividad venía definida por las necesidades metropolitanas) unidos a aquélla mediante un sistema radial de comunicaciones, y ligados entre sí por un ferrocarril de circunvalación, hoy aquellos núcleos, lejos de alcanzar la especificidad prometida o las características urbanas sobre la que se teorizó –a pesar de contar, no lo olvidemos, con una población superior a muchas capitales de provincias–, sólo son núcleos dormitorios, espacios de segundo orden.

La expansión física de la gran ciudad –su crecimiento espacial, ordenando y conquistando núcleos satélites– en absoluto significó aumentar la riqueza, sino que, en gran número de ocasiones, ha supuesto fomentar la pobreza: núcleos urbanos que crecieron demasiado rápidamente, donde ni existe casco histórico ni referencia a una «memoria urbana colectiva», carentes de espacios públicos avalados por la historia o la tradición, cada día se desarrolla más en ellos el convencimiento que nunca

dejarán de ser lugares de residencia aislados y marginados, surgidos como resultado de un proceso especulativo especialmente duro y que nunca –contra lo prometido– conseguirán integrarse siquiera mínimamente en la vida metropolitana.

El mito de la ciudad futura ha cambiado entonces de manera más que rápida: si en los años veinte el sueño temido –pero deseado, como apuntan las opciones «fordistas» o «tayloristas»– se reflejaba en *Metrópolis*, el film de Fritz Lang, donde maquinismo y americanismo se entremezclaban como símbolos de fantasía futura –en una ciudad desconocida y sin nombre para el espectador– desde mediados de los ochenta la premonición urbana se identifica con la pesadilla que viéramos en *Blade Runner*, una ciudad concreta y bien definida –Los Angeles en el próximo 2019– donde la ruina de una arquitectura todavía no construida es asumida con perfecta indiferencia tanto por quien la habita como por un observador que la contempla sin escándalo.

Nunca imaginó Lang que el sueño del futuro pudiera suponer, años más tarde, aceptar la situación de destrucción que ofrecía el film de 1982; pero tampoco ninguno de los urbanistas que en 1919 teorizaban sobre cómo reconstruir las ciudades tras la primera guerra mundial pudo sospechar hasta qué punto las imágenes de la destrucción iban con el tiempo a formar parte de la vida cotidiana, siendo contempladas entonces con absoluta indiferencia. Sarajevo o Beirut –aunque también en las inmediaciones de la berlinesa Oranienstrasse, o de la Friedrichsbahnhof, en la trasera del Bodem Museum, pervive la destrucción urbana consolidada por cuarenta años de vida cotidiana– nos aproximan a la anticipación del 2019, y comprender que –por encima de propuestas urbanas que reivindiquen el modo de hacer «bella» y «agradable» la ciudad– en las ciudades occidentales está en marcha un proceso de degradación y ruina que tiene singular importancia.

Es cierto que el sociologismo y el economicismo de

los setenta anunció catástrofes demográficas para un futuro cercano: el incremento casi logarítmico de la población en estas concentraciones urbanas, lejos de suponer una mejora en sus infraestructuras, ha significado –dado el paulatino empobrecimiento de estos países y la consiguiente reducción real en los presupuestos municipales– no sólo la imposibilidad de dotar de equipamientos mínimos a los nuevos habitantes, sino también la imposibilidad económica de renovar o sustituir por uso la existente. Si en Londres fueron necesarios ciento treinta años para evolucionar de un millón de habitantes a ocho, dos ejemplos permiten comprender los problemas de esta nueva realidad: Laos –que en 1950 sólo tenía 290.000– contará en el 2015 con 24,4 millones de habitantes y Estambul –que ha pasado de un millón en 1950 a ocho en la actualidad– tiene el agua racionada, carece de sistemas de alcantarillado, de recogida de basuras o de transportes colectivos...

Los augurios negativos se centraron, durante años, en el tercer y cuarto mundos, suponiéndose que las metrópolis del primer mundo continuarían gozando de los privilegios implícitos a su situación económica. Sin embargo, a los problemas citados en un principio (degradación del centro histórico, aparición de grandes bolsas de deterioro en el interior del núcleo central y una nueva relación territorial entre centro-periferia) se une el hecho de una crisis social que atemoriza a los antiguos residentes y fuerza su expulsión hacia otras áreas. En este sentido Los Angeles, que tenía 1.620 habitantes en 1850, en el cambio de siglo tendrá casi 18 millones, y una de las consecuencias de este salto demográfico es la aparición de una alta criminalidad (28 crímenes por cada 100.000 habitantes/año).

Las imágenes sobre la degradación o destrucción, tanto en los grandes núcleos urbanos del tercer y cuarto mundos como en las grandes ciudades occidentales, están cada vez más próximas y no son ya vistas como algo extraño o sorprendente. Cuando creíamos por fin haber

–casi– erradicado el chabolismo que Baroja describiera en el Madrid de comienzos de siglo, la nueva visión urbana a la que ahora debemos acostumbrarnos no es tanto la de viviendas de latas y cartones cuanto la imagen de una ciudad que se destruye día a día.

El deterioro de la ciudad que caracteriza esta década se encuentra agravado tanto por el desesperado éxodo del África magrebí o subsahariana o de los países del Este como por la crisis de trabajo existente. Si en los años cincuenta la emigración llegaba a los centros industriales europeos con la seguridad de encontrar un puesto de trabajo y quizá una casa («Meridionali, no», rezaba un cartel habitual entonces en la Turín de la Fiat), quienes hoy llegan de África o del Este europeo, ni tienen perspectiva de encontrar trabajo ni tampoco de lograr vivienda digna. Unos buscarán residencia en núcleos satélites que –por la situación económica de los recién llegados– empobrecen (al no poder ser asumidos en mínimas condiciones de dignidad), generándose la reacción violenta contra ellos de un vecindario ya asentado que teme la tugurización de su entorno y, en consecuencia, la depreciación de sus propiedades. Otros, rechazados por los más pequeños núcleos satélites, buscarán amparo en el anonimato de la gran ciudad, haciéndose con otros en condiciones infrahumanas y anti-higiénicas en viviendas ya degradadas –de ahí su bajo precio–, dándose así un fenómeno común a las ciudades estadounidenses (pero nuevo en las europeas) consistente en la desconcertante vecindad entre la más estrepitosa riqueza y la más absoluta pobreza.

París y Turín podrían ser entonces ejemplos de la situación comentada: sucede, en este sentido, que el plano de París que mejor refleja hoy su realidad podría ser el trazado por el Institut d'Amenagement et de l'Urbanisme de l'Ile de France, el cual, basándose en datos de 1990, ha establecido una cartografía de la región parisina que recoge los 82 barrios que mayores problemas presentan. Estos barrios, habitados en teoría por obre-



Revista de Occidente

N.º 186

Noviembre 1996

ARGENTINA

Artículos de

**Natalio Botana, Fernando Devoto,
Pablo Gerchunoff, Mariano Grondona,
Julián Marías, María Sáenz Quesada,
Horacio Salas, Fernando Savater
y Guido di Tella**

Cuentos de

Carlos Hugo Aparicio y Abelardo Castillo

Poemas de

**Raúl Aráoz Anzoátegui, Joaquín Giannuzzi,
Olga Orozco, Rafael Felipe Oteriño
y Santiago Sylvester**

ros y empleados, tienen en común tanto el alto paro existente (20 por 100), al albergar a la mano de obra local de una industria en declive, como el contar con una población muy pobre, compuesta básicamente por emigrantes norteafricanos. Y la reacción de éstos ante la falta de expectativas, ante la falta total de esperanzas se vio apenas hace tres veranos, cuando los jóvenes de aquellos barrios iniciaron un movimiento de guerrilla urbana –de destrucción de tiendas y supermercados– más próximo a las revueltas de Los Angeles de 1965 o a las de 1992 que a la situación aceptada para una ciudad europea.

El caso de Turín es de naturaleza distinta: si en los años 50 se construyeron barrios especiales para aquellos residentes, hoy Augusto Cagnardi, el urbanista encargado de proyectar el nuevo desarrollo de la ciudad, ha señalado que «... cuando nos pidieron imaginar la nueva distribución espacial de Turín dudamos entre favorecer la concentración de extranjeros en ciertos barrios –a riesgo de hacer verdaderos *ghettos*– o buscar dispersarlos en la ciudad, con el riesgo de aislarlos al hacer más difícil la relación con sus compatriotas». La consecuencia es que la zona donde se concentran estos nuevos «emigrantes no comunitarios» es el centro histórico (San Salvario, junto a la Estación Central de Porta Nuova y en las inmediaciones de Porta Palazzo, próximo al Mercado), donde se ubican, imperturbables, las grandes tiendas de lujo. Se da así el caso de que una simple línea –un invisible trazo en medio de la calzada– baste para separar dos mundos, algo que hasta ahora escandalizaba en el urbanismo americano y que aparece ya en la realidad europea. La situación existente en Chicago quizá ayude a comprender mejor la contradicción que vive el urbanismo actual.

En 1920 Chicago contaba sólo con un 4 por 100 de habitantes negros: entre 1940 y 1960 –debido tanto a la pérdida de puestos de trabajo en las plantaciones del Sur como a la rápida industrialización (altos salarios, en consecuencia) de un Midwest en expansión– la situación

cambió, afluyendo cada año a la ciudad casi 30.000 emigrantes negros que se asentaban, en su mayoría, en el casco urbano. El cambio social que se produjo, en consecuencia, fue importante: entre 1940 y 1960 la población blanca del West Side de Chicago disminuyó, pasando de 102.000 habitantes a 11.000, mientras que la población negra, por el contrario, se incrementaba de 380 habitantes a 114.000; o, lo que es lo mismo, de 268 blancos por un negro en 1940, se pasó en 1960 a 10 negros por cada blanco. Rehusando la población blanca convivir en el mismo espacio que la nueva emigración, decidió casi masivamente abandonar el casco histórico (aprovechando, además, la política fiscal de un Estado que, «al comprender» sus problemas, concedió ventajosos créditos), marchando hacia barrios cerrados de las afueras; por otra parte, la propia administración asumía el «deterioro de los barrios del centro», congelando, en consecuencia, las inversiones en servicios. Y cuando las grandes industrias (los grandes mataderos, la siderurgia o el ferrocarril) cerraron entre 1954 y 1982, y el número de puestos de trabajo no cualificados en la industria pasó de 500.000 a 162.000, la situación no hizo sino degradarse aún más.

Al fenómeno de la emigración se sumó un crecimiento industrial negativo, lo que rompió definitivamente el equilibrio entre hábitat y trabajo, factor esencial en el proceso de integración social. Pero a la segregación social se añadió –como en otras ciudades americanas– una segregación étnica, quedando convertido el centro de la ciudad en un gigantesco *ghetto* abandonado por sus antiguos moradores, de los que tan sólo quedaron, como en un reducto, los ocupantes de la Universidad de Chicago.

Construida en su día en el perímetro comprendido por las calles 47 y 61, ceñidas a su vez por el lago Michigan y por Washington Park, sucede que a partir de la calle 47 se encuentra North Kenwood, el mayor *ghetto* urbano del mundo occidental, ocupado exclusivamente por una población negra, el 70 por 100 de la cual vive

por debajo de los mínimos oficiales de pobreza; a partir de la calle 61 el *ghetto* continúa, dándose el hecho de que la línea invisible antes citada divide en dos la calzada: la acera de la derecha es todavía Hyde Park (y el viario está bien conservado; la basura, recogida; los coches, bien aparcados), mientras que en la acera opuesta, por el contrario, la mayoría de los edificios presentan ruina; la acera está hundida; los coches, abandonados, y la pobredumbre se manifiesta abiertamente.

En la misma ciudad, y en la misma calle, una acera está bajo la vigilancia de una –ha comentado Serge Halimi– comisaria de policía (además de la policía privada de la Universidad) que la protege y cuida, mientras que la acera opuesta –allí donde existe precisamente mayor concentración de miseria– carece casi por completo de protección. E ignorando la realidad que la rodea, la Universidad mantiene sus construcciones neogóticas –referencias a una cultura arquitectónica extraña en ese barrio– y en ella, por unas tasas de matrícula de 24.377 dólares por un primer año de estudios, profesores casi nunca negros ofrecen a alumnos casi siempre blancos algunas atrevidas teorías sobre la pobreza: sobre una pobreza que se encuentra precisamente –como, insisto, ha dicho Halami– a pocos metros de la propia Universidad.

Y si el centro de Chicago quedó convertido en un gigantesco *ghetto*, en Atlanta, por establecer otro ejemplo, el 20 por 100 de la población (sobre todo, blanca) ha abandonado el centro histórico, ocupado hoy por casi un 65 por 100 de habitantes negros, de los cuales casi la mitad viven por debajo de los límites de pobreza. Mantenerse en medio de ésta sólo es posible, se razona, protegidos por un importante servicio de seguridad, y precisamente la búsqueda de esta situación de seguridad es lo que ha llevado a muchos en Estados Unidos, ante el temor de revueltas sociales, a abandonar la ciudad anti-gua y buscar un lugar en un lugar «protegido» y exclusivo: es el fenómeno de las ciudades privadas, de los en-

claves amurallados que se quieren independientes y autónomos, de los reductos frente a una ciudad temida y rechazada.

Christian de Portzamparch ha hablado de un «segundo momento» de la ciudad al comentar que la muerte de la ciudad significa antes que nada el fin de la ciudad europea, el fin del viejo mito urbano. En cualquier caso, parece evidente que la ciudad que se perfila en el fin de siglo diferencia ya lo que es el «centro histórico representativo», allí donde Violet, Sitte o Bernoulli teorizaran sobre lo que pudiera ser la «memoria colectiva» de la ciudad, y lo que, en su transformación y crecimiento, es hoy la nueva metrópolis. La ciudad se organiza desde supuestos distintos a los que se aceptaron a finales del siglo pasado, y la nueva organización que ahora se establece propone –como de hecho ocurriera con las vanguardias de los veinte– romper de nuevo con la historia, con el concepto de crecimiento continuo y constante del núcleo urbano. Aparece –como alternativa– la voluntad de desarticular la ciudad, de romper su unidad.

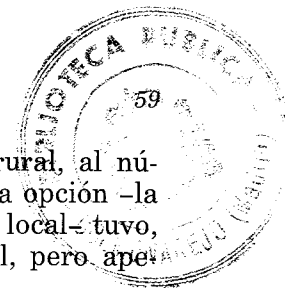
En un momento en el cual el lugar de residencia ha dejado de ser lugar de trabajo, y cuando la zonificación por usos se convierte en un concepto dinámico, que va alterándose y modificándose, y donde ya no es necesario establecer áreas capaces de absorber posibles tensiones, el temor a la degradación fuerza un sentimiento que ya había aparecido en los comienzos del siglo, al proponerse el abandono de la ciudad y la opción antiurbanista como una forma de rechazo a aquélla.

El rechazo al industrialismo, la convicción de que la revolución industrial suponía la llegada a los grandes centros urbanos no sólo de un proletariado socializante, sino, además, el acceso al poder de una burguesía *parvenue* ajena a conceptos como el de la «tradición» o «lo inmutable», propició que tanto en Alemania (Tonnies o Schaeffler) como incluso en Cataluña (Torrás i Bages) se rechazara la idea misma de metrópolis (de «sociedad»),

reclamándose la vuelta a la «comunidad» rural, al núcleo urbano donde se «forjó la raza». Aquella opción –la de quienes reivindicaban la vuelta a la patria local– tuvo, es verdad, una fuerte resonancia intelectual, pero apenas si se reflejó en la práctica.

Si entonces se temía la pérdida de «valores» tradicionales, hoy se teme la destrucción misma de la ciudad. Si la ciudad de destrucción y desolación que se presenta en *Blade Runner* era el Los Angeles de 2019, los desórdenes ocurridos primero en 1965 y más recientemente en abril de 1992 han hecho pensar a muchos que la realidad narrada en la película estaba más próxima que lo que el cineasta creyera. En 1965 el informe oficial publicado por la Comisión McCone, encargada de estudiar las causas de los desórdenes ocurridos en Watts en agosto de dicho año, minimizaba las causas y reducía la naturaleza del problema, declarando que aquello había sido obra «de una pandilla de criminales». Pero, después de los muchos más graves acaecidos en abril de 1992, un estudio de la Universidad de la ciudad de Los Angeles revelaba que en esta ocasión participaron activamente en la revuelta más de 50.000 personas, con representación de todos los segmentos de la juventud negra, *gangs* y *no-gangs*, *buppies* o subproletariado.

Los sucesos ocurridos en abril del 92 en South Central, en el barrio de McArthur Park –identificable con el Harlem hispano–, fueron una extraña mezcla de desórdenes raciales y rebelión proletaria. Explicarlo como reacción popular al brutal apaleamiento de Rodney King por un grupo de policías blancos –que, casualmente, fue grabado por un aficionado de vídeo– sería tan ingenuo como suponer que tal paliza fue excepcional o que ejemplos de ese tipo de violencia policíaca eran desconocidos por los habitantes de la ciudad. Argumentar –como se hiciera en 1965– que sólo tomó parte en ellos un pequeño grupo de criminales no era ahora creíble por quienes directamente temieron por sus propiedades, por quienes llegaron a organizar piquetes armados de defensa en



Beverly Hills o Pasadena: porque lo más significativo de aquellos desórdenes fue que los *gangs* asumieron un rudimentario papel organizativo en el *ghetto*, revelándose como las únicas «instituciones sociales» capaces de desarrollar cierta eficacia. En una ciudad como Los Angeles, donde sólo en el distrito escolar de Belmont High existen cien pandillas violentas de adolescentes, los sucesos de 1992 fueron calificados por algunos como una «intifada» dentro del laboratorio donde el presidente Bush estaba inventando su nuevo «orden urbano».

«Los Angeles es América, pero la peor», escribía hace años el sociólogo americano Paul Jacobs, y el profesor californiano Mike Davis, en su estudio sobre la ciudad (*City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*), apunta, analizando lo ocurrido en aquellos días de abril, que una de sus más graves consecuencias fue la destrucción de la democracia del espacio público; en consecuencia, tras los acontecimientos, muchos miembros de la media y alta burguesía de la ciudad optaron por abandonarla, buscando refugio en reductos aislados y amurallados, lejos de la metrópolis, donde el núcleo urbano se cierra –militarmente– al visitante extraño. Y si en América la Constitución prohíbe toda discriminación basada en la raza o la religión, la realidad es que las ciudades privadas fomentan la construcción de comunidades racial y socialmente homogéneas. Frente al Los Angeles de los disturbios, existen núcleos como Waterford Crest donde las calles son ya privadas, las escuelas son privadas, la policía es privada y las alcantarillas son privadas. Es el ejemplo de un tipo de comunidad que busca a la vez huir de la metrópolis, de la presencia del crimen y de la proximidad de los pobres.

Concebidas –como refleja su publicidad para la venta de parcelas– como imagen de un mundo más perfecto, Waterford Crest es sólo una de las diecisiete comunidades privadas de Dove Canyon. Interesa destacar que un tercio de todos los complejos residenciales construidos en estos últimos cinco años en California del Sur

han creado recintos herméticamente cerrados. Con accesos y calles vigiladas, administrados no ya por ayuntamientos sino por asociaciones privadas, el control que se establece sobre estos núcleos ha llevado a señalar que «Los Angeles y su región se sitúan en cabeza de lo que significa militarizar el espacio. Y esto es una de las evoluciones más importantes de nuestro tiempo».

Si Venice, en Florida, fue en los años veinte ejemplo de una urbanización privada que trataba de construir la Beautiful City, en estas nuevas ciudades segregadas el urbanismo –el «arte cívico», como se definiera a comienzos de siglo– es total y absolutamente ignorado. Si antes la preocupación era establecer centros cívicos, y resolver, por ejemplo, cómo había que situar el monumento en la plaza, ahora, por el contrario, semejantes cuestiones son consideradas absurdas y sin sentido, aplicándose a la población un trazado en cuadrícula indiferenciado, donde ni existen referencias urbanas ni se plantea el problema del espacio colectivo, por cuanto que la única preocupación es cómo establecer medidas de seguridad en el acceso, cómo controlar la verja, cuáles son los coches correctamente aparcados y cómo vigilar y proteger la propiedad privada de cada residente.

Sucede, además, como paradigma de la nueva sociedad, que la iniciativa privada no sólo parcela, proyecta, construye y gestiona –ese fue el arranque de la ciudad liberal a finales del XIX–, sino que, por vez primera, se independiza del Estado y llega incluso a legislar y reglamentar el comportamiento de quienes viven en el interior del dominio. El último proyecto dado a conocer en este sentido es la propuesta de Disney de construir en Florida, cerca de Disneyworld, la mayor de las ciudades privadas americanas («Celebration») con un total de 8.000 viviendas capaz de albergar a 20.000 habitantes.

La nueva ciudad va más allá de la anécdota de estar amurallada y cerrada a visitantes extraños: quien la habita renuncia ahora al viejo concepto de «ciudadano» perteneciente a la *polis*, rechaza la idea de un espacio

colectivo donde desarrollar una vida social y busca, en el sistema, el modo que (sobre todo y ante todo) mejor le permita organizar y defender su privacidad. Si, como se señalara en su día, la realidad copia la ficción, la voluntad de construir estos nuevos *ghettos* recuerda ciertos juegos de ordenador (*Warcraft*, por ejemplo), donde en una guerra fantástico-medieval la premisa inicial es la obligación que tiene cada contendiente de construir su propio territorio antes de defenderlo.

El mito de la ciudad soñada se diluye poco a poco y lo que durante cientos de años fueron espacios míticos (la torre de Babel, los menhires de Stonenhenge, el templo de Herodes o el laberinto de Dédalo, entre otros) se diluyen ahora en la memoria, olvidándose de que un día se valoraron como espacios contruidos. Y si es cierto que la ciudad del tercer milenio se define desde la opción metropolitana, no es menos cierto que ahora -sin forma que la caracterice- la ciudad territorial se estructura como archipiélago de zonas aisladas unas de otras, con diferentes culturas y con muy distintos objetivos. Si durante generaciones hubo la idea de que existía una correspondencia exacta entre Estado, nación, territorio, patria, lengua y cultura (y, por ende, ciudad), el esquema se ha roto ahora y la expectativa que se presenta es, cuando menos, sorprendente.

C. S.